

Rhein-Sieg-Rundschau, 30.03.2016

Von der Rheinbrücke bis zur Südtangente

Vier Politiker aus dem Kreis diskutierten über den Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan

VON PETER FREITAG
UND ANDREAS HELFER

RHEIN-SIEG-KREIS. Seit gut zwei Wochen ist er auf dem Tisch, der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan. Bürger sind aufgerufen, jetzt Stellung zu dem Werk zu nehmen, das verkehrspolitische Weichenstellungen bis 2030 vornimmt. Hohe Wellen schlägt der Plan auch in der hiesigen Politik. Die Redaktion lud zum runden Tisch mit Landrat Sebastian Schuster (CDU), dem SPD-Bundestagsabgeordneten Sebastian Hartmann, dem Landtagsabgeordneten und Parlamentarischen Staatssekretär im Landesumweltministerium Horst Becker (Die Grünen) und dem Bundestagsabgeordneten Alexander Neu (Die Linke).

Rheinbrücke:

Zwischen Wesseling beziehungsweise Godorf und Niederkassel eine weitere Brücke, das ist ein Projekt, auf das sich alle Teilnehmer einigen konnten. Schade, dass es im Verkehrswegeplan keine guten Chancen hat. Die Querung, für die 360 Millionen Euro veranschlagt sind, findet sich dort lediglich in der dritt schlechtesten Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Horst Becker ist skeptisch, was eine zeitnahe Umsetzung angeht. „Ich sehe nicht, dass wir schnell zum Bau einer Brücke kommen.“ Sinnvoll sei das Vorhaben aber, da es eine Entlastung für umliegende Autobahnen darstellen könnte, auf denen hohe Reparaturkosten anfallen – und das sei letztlich auch ein strategisches Argument. „Da lohnt sich die Anstrengung.“

Einig ist sich das Quartett auch, dass die Querung, die im BVWP nur als Straßenbrücke gedacht ist, durch Bahngleise für Personen- und Güterverkehr ergänzt werden soll. Als „alternativlos“ bezeichnet Sebastian Schuster diese Planung, vor allem Hinblick auf den Bahnknotenpunkt Köln und seine Bedeutung für die Region. „Der Knotenpunkt ist für uns essenziell“, sagt auch Hartmann. Neu schlug den Bogen von der Brücke zur Frage

des Komplettumzugs der Bundesregierung nach Berlin: Wenn es hierfür Ausgleichszahlungen gäbe, könne man diese in die Querung investieren – ein Vorschlag, der bei den übrigen Teilnehmern des runden Tisches auf Ablehnung stößt. Es sei eine „unzulässige Verknüpfung“, auf Hauptstadtfunktionen zu verzichten, argumentierte der Landrat. „Das kann man nicht in einen Topf stecken.“ Hartmann könnte sich eher vorstellen, auf die Brücke zu verzichten und ministerielle Arbeitsplätze zurückzuholen.

Südtangente/Ennert:

Hartmann stellte einen Zusammenhang zwischen einer Rheinbrücke bei Lülsdorf und dem mit 680 Millionen Euro kalkulierten Großprojekt Südtangente/Ennertaufstieg her: Nordrhein-Westfalen sei im BVWP vergleichsweise gut bedacht worden, es sei unrealistisch, noch zwei Vorhaben für zusammen eine Milliarde Euro durchsetzen zu können. Schon die Rheinbrücke allein sei ein „sehr sportliches Ziel“ – und Planungskapazitäten knapp.

Schuster hielt dem entgegen, dass die Planung ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert bekommen habe, obwohl der Venusbergtunnel länger ausfalle als in früheren Planungsvarianten. Becker stellte solche Berechnungen in Frage: 2011 habe man die Kosten noch mit 520 Millionen Euro kalkuliert und einen Kosten-Nutzen-Index von 2,5 errechnet, jetzt seien es bei 683 Millionen Euro 6,6. Becker fragte, wie realistisch die annähernde Verdreifachung sein könnte und sprach sich gegen das „untote Projekt“ aus. „Die Südtangente lehnen wir ab“, machte Neu den Standort seiner Partei klar. „Bei der Rheinquerung sind wir dafür.“

Für den Verkehr in der Region wichtiger als die Südtangente ist nach Auffassung von Hartmann und Becker die Sanierung und Verbreiterung des sogenannten Tausendfüßlers, der Autobahn 565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord.

Es sei wenig sinnvoll, so Hartmann, sowohl die A 61 und die A 59 auszubauen, beim Nadelöhr Tausendfüßler dann aber sinnvolle Investitionen zu unterlassen. „Die ohnehin nötige Sanierung des Tausendfüßlers kostet rund 90 Millionen Euro, da ist es sinnvoll, direkt in eine Verbreiterung zu investieren, das kostet rund 180 Millionen.“

Siegstrecke:

Mehr Güter auf die Schiene: Dieses Credo der Grünen will Horst Becker nicht auf der Siegstrecke verwirklicht sehen, und wenn überhaupt, nur mit Obergrenzen für die Zahl der täglich verkehrenden Güterzüge. Er geht davon aus, dass bei einem Ausbau der Strecke nicht die strengen Lärmschutzvorschriften gelten, die bei Neubautrecken greifen. Dabei müsse der Kreis ohnehin aufpassen, nicht zur „Lärmüllkippe der Nation“ zu werden. Becker fürchtet zudem, dass bei einer zu starken Frequentierung durch Güterzüge kaum noch Raum für zusätzliche Personenzüge bleibe.

Hartmann dagegen ist zuversichtlich, hohe Neubaulärmschutzstandards auf der Siegstrecke durchsetzen zu können. Zudem liege der Planungshorizont für den Streckenausbau bei mindestens fünf Jahren, und in dieser Zeit werde auch ein Verbot für laute Güterzüge kommen. „Mir geht es nicht um Güterzüge, sondern um bessere Pendlerbeziehungen“, betonte der Sozialdemokrat. Allerdings: Wenn zusätzliche Güter nicht auf der Siegstrecken transportiert würden, fände das auf der Straße statt. Er knüpft seine Zustimmung zum Ausbau der Siegstrecke an zwei wesentliche Bedingungen: Lärmschutzstandards wie bei einem Streckenneubau sowie den gleichzeitigen Ausbau der Güterstrecke zwischen Hagen, Siegen und Gießen, über die das Gros des Güterverkehrs in Richtung Ballungsraum Rhein-Main abgewickelt werden könne. Klar müsse auch sein, dass Bau- und Sanie-

Fortsetzung...

rungskosten für Brücken und Unterführungen vom Bund finanziert werden müssten.

Anders als seine eigene Partei, die CDU, lehnt der Landrat den Ausbau der Siegstrecke nicht grundsätzlich ab. Wenn damit auch eine Verbesserung des Personenverkehrs auf der Schiene erreicht werden könne, dann sei dies ein wichtiger Baustein zur Entwicklung des östlichen Kreisgebietes. Bedingung sei aber, dass die Ortschaften entlang der Strecke nicht zerschnitten und durch zusätzlichen Lärm belastet werden. Die Linke ist nach Angaben von Alexander Neu grundsätzlich für den Streckenausbau. Sowohl der Kreisvorstand als auch die Kreis-

tagsfraktion hätten Zustimmung signalisiert. Allerdings gebe es in der Partei auch erhebliche Bedenken, vor allem in den Anrainerkommunen.

Ortsumgehungen:

Hartmann mahnte, genügend Planungskraft in die Ortsumgehung Uckerath zu investieren, für die im BVWP ein vorrangiger Bedarf ausgewiesen ist. Sonst könne die Region bei der Finanzierung den Kürzeren ziehen, wenn im benachbarten Rheinland-Pfalz zügig eine ganze Reihe anderer Projekte realisiert werde. „Das kostet 60 Millionen Euro, ich bin gespannt, wann die ausgegeben werden“, sagte Horst Becker, der der Umgehung skeptisch gegenüber steht. Die Umgehung führe nur zusätzlich Schwerlastverkehr aus dem Westerwald in den Kreis. „Für Rheinland-Pfälzer ist das eine schöne Lösung“, gab er zu bedenken – die aber hätten besser schon vor Jahren einen Anschluss an die A 3 bauen sollen.

Schuster konstatiert für die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen einen „Riesennachholbedarf“, gleichzeitig drohe der Kreis im Vergleich zum Ruhrgebiet den Kürzeren zu ziehen. „Ohne Konsens werden wir abgehängt.“ Hartmann hielt dem entgegen, dass in der Region Rhein-Sieg/Bonn eine halbe Milliarde investiert werde. „Das ist echt viel Holz.“

„Das ist echt viel Holz.“

PERSÖNLICHE DATEN

Sebastian Schuster (60) ist seit der Kommunalwahl im Sommer 2014 Landrat des Rhein-Sieg-Kreises. Vor seiner Wahl an die Spitze von Kreistag und Kreisverwaltung arbeitete der Jurist aus Königswinter als selbstständiger Rechtsanwalt und war Vorsitzender der CDU-Kreistagsfraktion.

Horst Becker (59) ist Landtagsabgeordneter der Grünen und in der Landesregierung Parlamentarischer Staatssekretär für die ländlichen Räume. Er ist auch Mitglied des Lohmarer Stadtrates. Von 1989 bis 2010 gehörte er dem Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises an und war dort Fraktionsvorsitzender.

Sebastian Hartmann (38) sitzt seit Beginn der laufenden Legislaturperiode im Bundestag. Der Bornheimer, der zuletzt als freiberuflicher Organisationsberater und Trainer arbeitete, gehört auch dem Kreistag an, er ist stellvertretender Landrat und Vorsitzender der SPD im Rhein-Sieg-Kreis.

Alexander Neu (47) sitzt seit Herbst 2013 für Die Linke im Bundestag. Der gebürtige Eitorfer ist Politikwissenschaftler und arbeitete bis zu seiner Wahl in den Bundestag als Referent der Linksfraktion für Sicherheitspolitik. Dieses Themengebiet ist auch sein Arbeitsschwerpunkt im Bundestag.